

セミナー「防犯～凶悪闇バイト強盗他～」

ご質問へのお答え

この度は弊社Webセミナーにご参加いただきまして、心より御礼申し上げます。
そして、ご質問ありがとうございます。心を込めてご回答させていただきます。

★MY様からのご質問

毎月のセミナーを終了するとのことですが、今後はなにか新たなことをはじめますか。
それともポツンと一軒家が見つかってそれに専念する？今後の牧平さんが気になります。

★回答

もちろん、私は真なる学びの探求はやめる事はありません。
しかし、しかし、です。私も時間の質を高めつつ生きる事も必要とも考えています。利他心が発揮できる為には正のエネルギーが不可欠なのですが・・・現代社会は自称善人、中身悪人ばかりですから・・・エネルギーの放出ばかりでは限界が来ます。自己保身するしか他に選択肢がありません。

エネルギーチャージが出来たらまた、利他心を発揮するのでしょうか！私という人間は・・・たぶん？

★KH様からのご質問

正直な人が磔にされずに生き残るには、どのようにすれば良いのでしょうか。

★回答

正直ものだけの街や限定社会を作るしか他にありません。すでに犯罪社会のアメリカでは選ばれた人だけが暮らす高い塀で囲まれ、ガードマンも雇いつつ安全に暮らす街がすでに30年前より実現しています。

正直者が淘汰されないように出来るだけ応援する事も不可欠な事ですね！孤軍奮闘では疲れ果てて、正直者が弊社のセミナーの様に淘汰されてしまいます。

★TS様からのご質問

今は冬なので在宅時でも窓は閉めてますが、これから暖かくなってきたら窓は開けない方がいいのでしょうか？開けるとしても格子がついてる窓だけなどにしないとだめでしょうか？

★回答

闇バイトはなんでもやります。普通の歩道を歩いていると突然車に押し込まれてぶん殴られるケースも発生しています。

できれば外格子 + 内格子窓だけ開けるようにするのが最も安全です。

大きな窓を開け放ちたいのなら家の敷地に奥深く入り、開け放った窓の近くで警報（大音量の非常ベル）が鳴るような準備は必要かもしれませんね・・・とんでもない時代がもう来ているのですね。

★IT様からのご質問

愛知県の自動車産業の今後についてのAI予測を教えてください。（可能であればですが）

★回答

AIに現状のパラメーターの一部を指定して10年後を予測させてみました。当然、パラメーターはすべて入れる事は膨大な時間を食いますし、10年間という歳月で変化もしますから、予測が外れる場合もあり得ます。今のところでは下記の回答をAIはしました。

*****以下がAI予測*****

1. 10年後の市場動向

(1) 自動運転技術（レベル4・5）の実現と市場の変化

ニューエコノミー企業（例：テスラ、ファウエイ）

AI技術やデータ活用をフルに活かし、2025年頃までにレベル4、さらに2030年にはレベル5に到達すると予測されます。これにより、BEVは単なる「移動手段」ではなく「サービスプラットフォーム」としての価値を提供する存在に進化。

例：自動運転を活用したロボタクシーや完全自律配送サービス。

結果：テスラ、ファウエイ、BYDなどのニューエコノミー企業が市場を支配。

日本の大手メーカー（例：トヨタ）

ソフトウェアやAIの弱点、さらには部品供給網の複雑性が原因で、完全自動運転の開発スピードが遅れる可能性が高い。→

日本車が高価で、なおかつ自動運転の実現が遅れた場合、価格・技術面で優位な海外製BEVを消費者が選ぶ可能性が圧倒的に高い。

(2) グローバル生産拠点の海外移転

トランプ政権（またはその思想を継ぐ政策）による自国第一主義

北米市場を重視する日本メーカーは、政治的圧力によりアメリカ国内での生産比率をさらに高める。

結果: 愛知県を中心とした国内生産拠点の縮小が加速。

新興市場（中国・インド）の重要性増大

中国やインドでの生産能力の拡大が求められ、さらに日本以外のアジア地域（タイ、ベトナムなど）への生産移転が進む。

2. 愛知県自動車産業の未来

(1) 製造業への影響

雇用の大幅減少

愛知県はトヨタをはじめとする大手自動車メーカーの工場と、その周辺に集中するサプライヤー網が雇用を支えています。しかし、生産拠点の海外移転と電動化の進展による部品点数の減少で、以下の変化が予想されます：

大手メーカー: 国内工場の稼働率が低下し、雇用を縮小。

中小部品メーカー: 電動化に対応できない企業が淘汰され、30～40%が廃業。

国内生産台数の減少

愛知県を中心とした国内生産台数は、愛知県で一年間に作られる普通乗用車はおよそ150万台。日本で作られるうちの3台に1台は、愛知県で作られているが大幅に減少する可能性が高い。トヨタの現状の世界生産は、約1000万台から700万台以下に減少する可能性が高い。同様に他の日本メーカーもさらに減少する。

(2) 技術面での影響

自動運転分野での立ち遅れ

日本のメーカーが自動運転レベル4・5の開発競争で遅れる場合、世界市場での競争力を著しく失います。特にソフトウェアの遅れは致命的。

例: テスラのFSD（Full Self-Driving）や中国メーカーの自動運転システムが優位に立つ。

愛知県がこの分野で新規の技術開発拠点を構築できない場合、技術者やエンジニアも海外に流出。

↓

(3) 地域経済への影響

経済規模の縮小

愛知県の自動車関連産業の縮小により、県全体のGDPが現状比で10～15%減少。

地域格差の拡大

トヨタを中心とした一極集中型の産業構造が崩れ、中小企業や関連産業に従事する労働者が深刻な影響を受ける。

3. 生き残りのための戦略

(1) ソフトウェア主導の事業転換

重点分野:

愛知県を中心に、AI、自動運転ソフトウェア、バッテリー技術などの開発拠点を整備し、製造業から知識集約型産業への転換を図る。

例: 地域でのスタートアップ支援、海外企業との提携。

(2) サプライチェーンの再編

国内部品メーカーが生き残るために、EVのコア部品（モーター、インバーター、バッテリー）の生産能力を強化。

提案: トヨタを中心にサプライヤー網を再構築し、内製率を高めつつも効率性を向上。

(3) 地域産業の多角化

自動車産業に過度に依存しない経済基盤の構築。

例: 再生可能エネルギー関連産業やロボティクス分野の育成。

4. 結論

愛知県の自動車産業は、自動運転技術と生産拠点の海外移転、コスト高という3つの課題に直面し、現在のままでは10年後に競争力を失う可能性が高いです。特に、消費者が低価格かつ自動運転対応のBEVを求める中で、日本メーカーが高価格で技術的に劣る製品を供給し続ける限り、世界市場だけでなく国内市場でもシェアを失います。

生き残るためには、愛知県が「ものづくり」の枠を超え、ソフトウェアやサービス産業への転換を加速する必要があります。また、地域産業の多角化とEV化に伴う部品サプライヤーの再編成も急務です。失敗すれば、愛知県は自動車産業を中心とした雇用喪失と経済規模の大幅縮小に直面するでしょう。

*****以上が当初AI予測*****

しかし、セミナーでもご紹介しました、時代の変化グラフ、指数関数的に成長する事を考えるとAIは予測を比較的安易に考えるデータを採用しているようにも私は感じてしまいます。

↓

AIは指数関数的に成長しますので「先行者の時間的利得×投資額×人材の質」・・・この3つのパラメーターが全てを決めるような気がします。

***** AIの進化パラメーターを付加した予測は下記です*****

AI技術の指数関数的な成長を踏まえると、10年後の愛知県自動車産業は以下のようなシナリオが予測されます。AIが従来の産業モデルを根底から変える要因として、自動運転技術の進化、製造効率の飛躍的向上、そして新たなサービス形態の台頭が挙げられます。

1. AIによる変化の要点

(1) 自動運転の加速（レベル4・5）

AIの進化スピード

AIの指数関数的な成長により、ニューエコノミーメーカー（テスラ、ファウエイなど）は早ければ2025年頃までに自動運転レベル4を実現し、2030年までにはレベル5に到達すると予想されます。

結果：車の運転そのものが不要になり、移動手段はサービス（MaaS: Mobility as a Service）へと完全移行。

影響：従来型の「運転を楽しむ」車は、趣味性の高いニッチ市場に追いやられる。

日本車メーカーの課題

日本の自動車メーカーは、従来型のハードウェア中心の開発体制がAIの開発スピードについていけず、自動運転分野でリーダーシップを失う可能性が高い。

(2) 製造の自動化と効率化

アンボックスドプロセスの進化（例：テスラのGiga Factory）

AIとロボット技術を組み合わせた完全自動化された製造ラインが主流となり、製造コストが大幅に削減されます。

AI導入の結果：

工場の規模縮小。

必要な人員の削減（数千人規模→数百人規模へ）。

開発から生産までのサイクル短縮（現在の2～3年→1年未満）。

愛知県の課題

日本の自動車産業は、下請け構造と労働集約型モデルに依存しているため、この変革に適應するスピードが遅く、結果としてコスト競争力で後れを取る可能性が高い。

↓

(3) カスタマー体験の変化

AIの影響:

AIが消費者の個別ニーズをリアルタイムで分析し、パーソナライズされたモビリティサービスを提供。

例: 通勤用ロボタクシー、家族用の週末専用車、物流専用EVなど。

影響: 「一人一台」の車所有モデルが崩壊し、シェアリング経済が主流に。

日本メーカーの課題:

日本のメーカーは、車の販売を基盤とした従来のビジネスモデルから、MaaSのようなデジタルプラットフォーム型モデルへの転換が遅れる。

2. 10年後の具体的予測

(1) 国内自動車産業のシェアと売上

市場シェア

日本国内市場では、ニューエコノミーメーカー（テスラ、ファーウェイ、中国BYD）がシェアの30～40%を占める。

日本メーカーの日本国内シェアは現在の約90%から50%以下に縮小。

グローバル市場

AIと製造効率で先行する中国メーカーが新興国市場を独占し、日本メーカーの輸出は現状比で40～50%減少。

売上と利益

製造コストで中国やニューエコノミー企業に劣るため、日本メーカーの売上は現状比で30～40%減少。利益率は現在の5～8%から1～2%以下に低下。

(2) 愛知県の影響

雇用の崩壊

製造の自動化により、愛知県内の工場の労働需要が大幅に減少。

現状: 自動車関連の直接・間接雇用は約50万人。

10年後: 20～30%減少（約10万人の雇用が喪失）。

部品産業の衰退

電動化と自動化が進むことで、必要な部品点数が大幅に減少。内燃機関関連の部品メーカーが淘汰され、サプライチェーン全体が縮小。

経済規模の縮小

愛知県経済の約5割を占める自動車産業の縮小により、地域GDPが現状比で10～15%減少。→

3. AI成長を活用した生き残り戦略

(1) ソフトウェア分野への転換

AI開発の強化: 愛知県をAI技術の開発拠点として活用。

例: トヨタやデンソーが中心となり、AIスタートアップ企業と連携した研究開発を加速。

新しい人材育成: 地元大学と連携し、AIやソフトウェアエンジニアを育成。

(2) MaaSへの移行

新しいビジネスモデル: 車の販売から「モビリティサービスの提供」へシフト。

例: 自動運転ロボタクシーやサブスクリプション型カーシェアリングサービス。

(3) 新産業の育成

脱自動車依存: 自動車産業以外の分野での経済基盤を構築。

例: ロボット工学、航空宇宙、再生可能エネルギー産業の拡大。

4. 結論

AIの指数関数的な成長を踏まえると、愛知県の自動車産業は現状の「ハードウェア中心の製造業モデル」のままでは生き残れません。ニューエコノミーメーカーがAIと自動運転技術で市場を席卷する中、愛知県が成長を持続するには以下の戦略が必要です:

AIとソフトウェア技術への大胆な投資。

MaaSやサービス型ビジネスモデルへの迅速な転換。

産業の多角化と人材育成。

これらの改革が成功しない限り、10年後には愛知県の自動車産業が現在の経済規模の半分以下になるリスクが高いでしょう。

以上、御回答申し上げました。この度はセミナーにご参加頂きまして、心より御礼申し上げます。ありがとうございました。 牧平